



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 195]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मई 28, 2015/ज्येष्ठ 7, 1937

No. 195]

NEW DELHI, THURSDAY, MAY 28, 2015/JYAISTHA 7, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुम्बई, 25 मई, 2015

संख्या: टीएमपी/55/2013-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इसके द्वारा, इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट अनुसार, काण्डला पत्तन न्यास (केपीटी) स्थित अपने बार्ज जेट्टी के लिए अनन्तिम प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इफको किसान बाजार एंड लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**मामला संख्या टीएमपी/55/2013-केपीटी****इफको किसान बाजार एंड लाजिस्टिक्स लिमिटेड**

...

आवेदक**कोरम**

- (i) श्री टी एस बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश**(मई, 2015 के 15वें दिन पारित)**

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) स्थित बार्ज जेट्टी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इफको किसान बाजार एंड लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. आईकेबीएल ने पूर्व में अपने 8 नवम्बर, 2013 के पत्र द्वारा अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

2.2. तत्पश्चात आईकेबीएल ने अपने 26 अप्रैल, 2014 के पत्र द्वारा प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के अंतर्गत प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। चूंकि यह प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत नहीं किया गया था, इसलिए, आईकेबीएल को हमारे 2 मई, 2014 के पत्र द्वारा निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरण प्रस्तुत करने की सलाह दी गई। इस प्रकार, आईकेबीएल ने 12 जून, 2014 के अपने पत्र द्वारा निर्धारित प्रपत्र में प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया।

2.3 चूंकि आईकेबीएल के प्रस्ताव में प्रस्तावित दर मान (एसओआर) के विनियमन से संबंधित प्रतिबंधिताएं शामिल नहीं थीं, इसलिए, आईकेबीएल को उनके प्रस्ताव की पावती भेजते समय, हमारे 2 जुलाई, 2014 के पत्र द्वारा प्रस्तावित एसओआर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। आईकेबीएल ने अपने 9 जुलाई 2014 के ई-मेल द्वारा प्रतिबंधिताओं सहित प्रस्तावित एसओआर प्रस्तुत किए हैं।

3. आईकेबीएल ने केपीटी के साथ 17 फरवरी, 2011 को कैप्टिव यूज के लिए उर्वरकों और उर्वरक संबंधी कच्चे माल की अनलोडिंग करने के लिए 30 वर्ष की अवधि के लिए एक रियायत करार (सीए) किया है। इस रियायत करार के कुछ मुख्य प्रावधान, जो इस मामले के संबंध में संगत हैं, नीचे दिये जा रहे हैं:

- (i) रियायत करार के अनुच्छेद 8.1, में यह उल्लेख है कि यदि जेट्टी अप्रयुक्त अवस्था में है तो जेट्टी का इष्टतम प्रयोग करने के उद्देश्य से रियायतप्रदाता प्राधिकरण (केपीटी) द्वारा यथा निर्देशित अन्य उपयोक्ताओं के लिए "अन्य कार्गो" को हेंडल किया जा सकता है।
- (ii) रियायत करार के अनुच्छेद 1.1 में "अन्य कार्गो" को कन्टेनरयुक्त कार्गो को छोड़कर अन्य उपयोक्ताओं के शुष्क कार्गो के रूप में परिभाषित किया गया है।
- (iii) रियायत करार का अनुच्छेद 8.1 प्रशुल्क की लेवी और वसूली से संबंधित है।

4. एसओआर सहित आईकेबीएल के प्रस्ताव की प्रति आईकेबीएल द्वारा प्रस्तुत की गई सूची के अनुसार केपीटी और सभी संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। केपीटी को छोड़कर किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन से अनुस्मारकों के बावजूद भी उनकी टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुईं। केपीटी की टिप्पणियां उसके 26 अगस्त, 2014 के पत्र द्वारा फीडबैक सूचना के रूप में आईकेबीएल को भेजी गई थीं। आईकेबीएल ने 16 अप्रैल, 2015 के अपने पत्र द्वारा केपीटी की टिप्पणियों पर अपने उत्तर भेज दिए हैं।

5. प्रस्ताव की आरंभिक छानबीन के आधार पर हमारे 13 अप्रैल, 2015 के पत्रों के द्वारा आईकेबीएल और केपीटी दोनों से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था।

6.1 संदर्भाधीन मामले में 16 अप्रैल, 2015 को केपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में केवल आईकेबीएल ने अपना पक्ष रखा था।

6.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, हमारे 22 अप्रैल, 2015 के पत्रों द्वारा केपीटी और आईकेबीएल दोनों से हमारे 13 अप्रैल, 2015 के समसंख्यक पत्रों द्वारा उठायी गई आपत्तियों के प्रति अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। आईकेबीएल और केपीटी दोनों ने क्रमशः अपने 22 अप्रैल, 2015 और 5 मई 2015 के पत्र द्वारा उत्तर प्रस्तुत किये हैं। आईकेबीएल ने हमारे आपत्तियों के संबंध में उत्तर देते हुए अपने 22 अप्रैल 2015 के पत्र के द्वारा दर मान के साथ एक संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है।

7. आईकेबीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में नीचे दिये अनुसार प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:

विवरण	पुराना प्रस्ताव	नया प्रस्ताव दिनांक 22.4.15
ड्राई बल्क	100.03	63.30
बैग्ड कार्गो	122.50	78.30
टिम्बर कार्गो	122.50	78.30

8.1 हमारे 30 अप्रैल 2015 के पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति केपीटी और सभी संबंधित उपयोक्तों/उपयोक्ता संगठनों को भेजी गई थी और 6 मई, 2015 तक अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। संशोधित प्रस्ताव के संबंध में किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन और केपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।

संशोधित प्रस्ताव में, आईकेबीएल ने इस प्राधिकरण से यह भी अनुरोध किया कि वे इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरें निर्धारित किए जाने तक अनन्तिम आधार पर तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तर के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन करें। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि वर्तमान कवायद अनन्तिम प्रशुल्क का अनुमोदन करने के लिए है, जिसके लिए आईकेबीएल ने 22 अप्रैल, 2015 के अपने संशोधित प्रस्ताव के आधार पर अनुरोध किया था, इसलिए, आईकेबीएल के 26 अप्रैल, 2014, 12 जून, 2014 और 09 जुलाई, 2014 के पूर्व के प्रस्तावों में किए गए अनुरोध का यहां उल्लेख नहीं किया गया है।

9. चूंकि यहां की गई कवायद आईकेबीएल द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार केवल तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तर के लिए बार्ज जेट्टी के लिए अनन्तिम आधार पर प्रशुल्क अनुमोदित करने तक सीमित है, इसलिए, हमारे हमारे द्वारा की गई आपत्तियों और उस पर आईकेबीएल एवं केपीटी द्वारा दिए गए उत्तरों पर यहां कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

10.1 तथापि, यहां हमारे द्वारा निम्नलिखित के संबंध में की गई दो महत्वपूर्ण आपत्तियों और उन पर आईकेबीएल और केपीटी दोनों द्वारा दिये गए उत्तर का उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है:

(क) तृतीय पक्ष कार्गों की कार्गों रूपरेखा जिसके लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।

(ख) आईकेबीएल को प्रशुल्क परिकलन और प्रस्तावित प्रशुल्क में से राजस्व अंश के भुगतान को छोड़ना होगा।

10.2 जहां तक उपर्युक्त मद 10.1 (क) का संबंध है, यह उल्लेख करना संगत होगा कि आईकेबीएल ने ड्राई बल्क कार्गों, बैग्ड कार्गों और टिम्बर लाग के प्रहस्तन के लिए अनुमोदन का अनुरोध किया है। आईकेबीएल और केपीटी के बीच हुए रियायत करार (सीए) के अनुच्छेद संख्या 8.1 के द्वारा आईकेबीएल को केपीटी द्वारा दिए गए निर्देशानुसार अन्य कार्गों के प्रहस्तन की अनुमति प्रदान की गई है। 'अन्य कार्गों' शब्द की परिभाषा सीए के अनुच्छेद 1.1 में की गई है जिसमें अन्य कार्गों का अर्थ 'कन्टेनरयुक्त कार्गों को छोड़कर शुष्क कार्गों' है। आईकेबीएल और केपीटी दोनों को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि क्या आईकेबीएल का बैग्ड कार्गों और टिम्बर लाग के प्रहस्तन का प्रस्ताव और उसके लिए प्रशुल्क का अनुरोध करना रियायत करार के अनुकूल है और यह भी कि सीए के संगत खण्ड का संदर्भ भी दें जिसके अंतर्गत आईकेबीएल को इस दो कार्गों की श्रेणियों (बैग्ड कार्गों और टिम्बर लाग) के प्रहस्तन की अनुमति दी गई है।

10.3 इस संदर्भ में आईकेबीएल ने अपने 22 अप्रैल 2015 के पत्र द्वारा स्पष्ट किया है कि जैसाकि परिभाषा दी गई है, कैप्टिव कार्गों ड्राई बल्क कार्गों की श्रेणी में आता है और तृतीय पक्ष कार्गों "कन्टेनरयुक्त कार्गों को छोड़कर ड्राई कार्गों" हो सकता है। ड्राई कार्गों से तात्पर्य ड्राई बल्क कार्गों ही नहीं है। ड्राई कार्गों के लिए रियायत करार में केवल गैर-द्रव और गैर-कन्टेनर कार्गों का उल्लेख किया गया है।

10.4 केपीटी ने अपने 5 मई, 2015 के ई-मेल द्वारा स्पष्ट किया है कि सीए के अनुसार 'अन्य कार्गों' से अभिप्राय कन्टेनरयुक्त कार्गों को छोड़कर अन्य उपयोक्ताओं के ड्राई कार्गों से है। इसलिए, कन्टेनरयुक्त कार्गों से भिन्न ड्राई कार्गों में बैग्ड और टिम्बर लाग शामिल है। अतः जहां तक कार्गों श्रेणियों पर विचार करने का संबंध है, यह प्रस्ताव रियायत करार के अनुसार है।

10.5 (क) जहां तक अंश का संबंध है, आईकेबीएल हमारे द्वारा दी गई सलाह से सहमत है और पुष्टि की है

कि उसने व्ययों के अनुमान में से और संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क के परिकलन के लिए भी उसके द्वारा केपीटी को दिये जाने वाले 25 प्रतिशत राजस्व प्रभार को वर्जित कर दिया है।

(ख) प्रस्तावित दर के संबंध में भी निर्णय लेने के लिए, आईकेबीएल ने हमारे द्वारा की गई आपत्तियों को ध्यान में रखते हुए इसके द्वारा केपीटी को भुगतान किए जाने वाले कार्गों हैंडलिंग प्रभारों के 25% का राजस्व अंश न जोड़कर ठीक ही किया है। इसके अलावा, इसके द्वारा पहले प्रस्ताव किया गया यह नोट कि उपयोक्ता आईकेबीएल के लिए प्रस्तावित घाट शुल्क दर के अतिरिक्त, केपीटी के एसओआर में निर्धारित घाट शुल्क दरों का भुगतान करेगा, इस प्राधिकरण द्वारा की आपत्तियों को देखते हुए हटा दिया गया है।

11.1. इस प्रकार, आईकेबीएल और केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, कार्गों की श्रेणियां, जिसके लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है, सी.ए. के अनुरूप प्रतीत होती हैं। आईकेबीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण विश्वसनीय है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.8.1 के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह को देखते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क की गणना में से केपीटी को देय राजस्व के अंश को भी निकाल दिया गया है।

11.2. जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, आईकेबीएल ने बार्ज जेट्टी पर तृतीय पक्ष कार्गों की हैंडलिंग के लिए अंतिम आधार पर दिनांक 22 अप्रैल 2015 के इसके संशोधित प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। आईकेबीएल ने संयुक्त सुनवाई में भी इसी प्रकार का अनुरोध किया था।

12.1. 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.12 के अनुसार, जब कभी कोई नई सुविधा प्रारंभ की जाती है अथवा किसी पत्तन न्यास द्वारा विद्यमान सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, प्रारंभिक प्रशुल्क, जिसकी अनुमति दी जानी होती है, तुल्य सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। यदि इस प्रकार की तुलना करने की स्थिति नहीं है तो समीपवर्ती तुल्य पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन के पहले वर्ष के लिए वैध होगा, उसके बाद निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत और विनियोग के आधार पर संशोधित प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा। यदि निजी प्रचालक द्वारा यह स्थापित किया जाता है कि पत्तन न्यास के विद्यमान प्रशुल्क को अपनाने से उसके द्वारा किए गए उच्च स्तर के विनियोग को देखते हुए उसे कठिनाई होगी, तब वाणिज्यिक प्रचालनों के प्रारंभ से ही उसे एक अलग लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति प्रदान की जाएगी।

12.2. आईकेबीएल ने केपीटी अथवा किसी समीपवर्ती पत्तन के विद्यमान प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव नहीं किया है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि पत्तन द्वारा परिलक्षित लागत स्थिति पर विचार करते हुए केपीटी के लिए दर मान निर्धारित किया गया था, जिसमें पत्तन न्यासों की विभिन्न सेवाओं/गतिविधियों और सामाजिक बाध्यताओं की लागत के बीच क्रॉस सब्सिडाइजेशन प्रदान करना भी शामिल है, जो हो सकता है कि आईकेबीएल के लिए संगत न हो।

12.3. चूंकि आईकेबीएल के प्रस्ताव में अनन्तिम आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुमोदन और यह स्वीकार करने का अनुरोध किया गया है कि संयुक्त सुनवाई में आईकेबीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ दरें अनुमोदित अंतिम दरों से अधिक होने की स्थिति में किसी भी संप्रहित की गई

आधिक्य की राशि को वापिस करने के लिए सहमति प्रदान कर दी है, इसलिए यह प्राधिकरण आईकेबीएल द्वारा प्रस्तुत लागत स्थिति और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की गहवाई में जाए बिना अन्तिम आधार पर वर्तमान के लिए आईकेबीएल द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने के लिए सहमत है।

12.4. तदनुसार, आईकेबीएल द्वारा यथा प्रस्तावित दर मान इस प्राधिकरण द्वारा इस शर्त के साथ अनुमोदित किए जाते हैं कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरों से अनन्तिम दरों से कम होते हैं तो आईकेबीएल जैसाकि उसके द्वारा सहमति प्रदान की गई है, संबंधित उपयोक्ताओं को संग्रहण की आधिक्य की राशि वापिस कर देगा।

12.5. आईकेबीएल द्वारा प्रस्तावित एसओआर के मसौदे को यद्यपि निम्नलिखित मदों को देखते हुए संशोधित किया गया है:

- (i) आईकेबीएल ने अन्य ड्राई बल्क कार्गो के लिए ₹63.30 प्रति टन, बैग्ड कार्गो ₹ 78.30 प्रति टन और टिम्बर लोग ₹78.30 प्रति टन के रूप में दर का प्रस्ताव किया है। आईकेबीएल ने एक अलग नोट में यह उल्लेख करते हुए प्रस्ताव किया है कि विदेशी कार्गो के लिए लागू दर का 60% तटीय रियायत के लिए पात्र कार्गो पर लगाया जाएगा। चूंकि आईकेबीएल ने एसओआर में तटीय कार्गो के लिए अलग दर सम्मिलित नहीं की है, इसलिए, विदेशी कार्गो के निर्धारित दरों का 60% पर तटीय कार्गो के लिए दरें भारत सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुपालन में एसओआर में निर्धारित की जाती है।
- (ii) आईकेबीएल द्वारा अनुसूची 1.2 – सामान्य शर्तें एवं नियम के अन्तर्गत नोट संख्या 1 पर प्रस्तावित व्याज की दंड दर को संशोधित किया गया है ताकि भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान प्राइम ऋण दर 14.60% जमा 2% अर्थात् 16.60% पर परिलक्षित हो सके।
- (iii) तटीय कार्गो की परिभाषा में ये शब्द “इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जन. के अनुरूप पोत परिवहन महा निदेशालय/सक्षम प्राधिकारी” जोड़ते हुए मामूली रूप से संशोधित की गई है।
- (iv) प्रस्तावित एसओआर की अनुसूची 1.2 - सामान्य शर्तें और विनियम के एक अंतिम नोट में यह उल्लेख है कि “इसके अतिरिक्त, केपीटी को प्रदान की जाने वाली रायल्टी समय-समय पर यथा संशोधित टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित अधिकतम दरों पर आकलित की जाएगी”। चूंकि रायल्टी का भुगतान केपीटी और आईकेबीएल के बीच हुए रियायत करार के कारण किया जाना है और यह आईकेबीएल, जिसका 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के द्वारा विनियमन किया जाता है, के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संगत नहीं है, इसलिए प्रस्तावित नोट को एसओआर से हटा दिया गया है।
- (v) आईकेबीएल ने अपने एसओआर में विनिर्धारित प्रशुल्क में वार्षिक अनुक्रमणिकाकरण से संबंधित अनुसूची 4 के अंतर्गत एक सामान्य नोट का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क में वार्षिक अनुक्रमणिकाकरण 2008 और 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत है। चूंकि आईकेबीएल का विनियमन 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के द्वारा किया जाता है, इसलिए प्रशुल्क में वार्षिक अनुक्रमणिकाकरण का प्रश्न नहीं उठता। अतः एसओआर में से प्रस्तावित सामान्य नोट 4 को हटाया जाता है।
- (vi) आईकेबीएल द्वारा प्रस्तावित दर मान के मसौदे में बर्थ हायर की लेवी और अन्य पोत संबंधी प्रभारों के विनियमन से संबंधित प्रावधान विनिर्दिष्ट है। केपीटी ने अपने 15 मई 2015 के पत्र द्वारा आईकेबीएल द्वारा प्रस्तावित प्रावधान में संशोधन करने का सुझाव दिया है। केपीटी द्वारा दिए गए संशोधन के सुझावों पर आईकेबीएल की टिप्पणियां प्राप्त करने का अनुरोध किया जा रहा है। इसलिए, केपीटी द्वारा सुझाए गए संशोधनों पर आईकेबीएल के विचारों पर ध्यान दिए बिना प्रस्तावित प्रावधान का अनुमोदन करना उपयुक्त नहीं होगा। अतः प्रस्तावित प्रावधान का अनुमोदन नहीं किया गया है।

12.6. क्रमिक रूप से, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दर मान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात् प्रवृत्त हो गए हैं। चूंकि वार्ज जेट्टी पर तृतीय पक्ष कार्गो हैंडल के लिए आईकेबीएल के लिए कोई दरें उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा अनन्तिम आधार पर अनुमोदित दरों को भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तुरन्त लागू किया जाता है।

13.1. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त वर्णित कारणों से, तथा पूरी सतर्कता बरतते हुए यह प्राधिकरण एक अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में अनन्तिम आधार पर केपीटी पर आईकेबीएल के वार्ज जेट्टी पर तृतीय पक्ष कार्गो की हैंडलिंग के लिए दर मान, जैसाकि **अनुबंध-1** में दिए गए हैं, का अनुमोदन करता है।

13.2. ये अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से तुरन्त प्रवृत्त होंगी।

13.3. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर मान इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों का अनुमोदन किए जाने तक एक अंतरिम व्यवस्था है। आईकेबीएल यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें यदि अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क से कम होती हैं तो आईकेबीएल आधिक्य संग्रहण की आधिक्य राशि को वापिस कर देगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन. III/4/असा./143/2015(89)]

अनुबंध-1**इफको किसान बाजार एंड लोजिस्टिक्स लिमिटेड
दर मान****1. परिभाषाएं**

इस दरमान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) **"तटीय पोत"** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) **"विदेशगामी पोत"** से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) **"सुलभ अवधि"** से तात्पर्य उस अवधि से होगा, जिस अवधि के दौरान कार्गो को विलम्ब शुल्क/भू किराया के भंडारण की सुलभता की अनुमति होगी और इस अवधि में कस्टम अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस सम्मिलित नहीं होंगे।
- (iv) **"पत्तन"** से तात्पर्य कांडला पत्तन न्यास होगा।
- (v) **"प्रतिदिन"** से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन जबतक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
- (vi) **"टीएएमपी" से तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47 के अंतर्गत स्थापित महापत्तन पत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से है।**
- (vii) **"टन" से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।**

2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज :
 - (क) उपयोगकर्ता को इस दर मान के अंतर्गत विलम्बित भुगतान के लिए दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
 - (ख) उपयोगकर्ता को इस दर मान के अंतर्गत किसी भी प्रकार के विलम्बित भुगतान के लिए दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 16.60% होगी। इसी प्रकार, आईकेबीएल विलंबित धन वापसियों पर प्रति वर्ष 16.60% की दर से दंड-ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा।
 - (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और जहां इस दर मान में शर्तों के रूप में अग्रिम प्रभारों का भुगतान निर्धारित किया गया हो।
- (ii) (क) सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित प्रभार, तापीय कोयला, पीओएल, जिसमें कच्चा तेल, लौह अयस्क और लोह छर्रे शामिल हैं, से भिन्न सामान्य कार्गो / कंटेनर से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होगा।
- (ख) समुद्रीय तट अंतरण और घाट से/घाट को अंतरण/घाट किराए सहित भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिए सभी संगत हैंडलिंग प्रभारों पर रियायती दरें प्रभारित होंगी।
- (ग) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' पर ट्रांसशिपमेंट के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा लाए गए भारतीय पत्तनों से जाने वाले/भारतीय पत्तनों में आने वाले कार्गो रियायत के पात्र होंगे।
- (घ) तटीय कार्गो/पोतों के लिए प्रभारों को हर में बदला जाएगा और उसका संग्रहण "भारतीय रुपए" में किया जाएगा।
- (iii) परिगणित किए गए सभी प्रभार, बिल के कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बड़े हुए रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (iv) उपयोक्ता को टर्मिनल प्रचालक की वजह से हुए यथोचित स्तर से परे के विलम्बों के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (v) (क) दर मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। टर्मिनल प्रचालक यदि वह चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है।
- (ख) प्रचालक यदि चाहे तो दर मान में निर्धारित दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित निर्धारित शर्तों को युक्ति संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दर मान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो।
- (ग) प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों को लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।

- (vi) देय राशि के परिकलन के प्रयोजन से भार के रूप में यूनिट 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, बाल्यूम के रूप में यूनिट 1 क्यूबिक मीटर होगी और बल्क में द्रव्यों के लिए क्षमता मापन की यूनिट 1000 लीटर होगी।
- (vii) अलग-अलग वस्तुओं के कुल भार अथवा बाल्यूम के रूप में माप अथवा क्षमता के परिकलन में 0.5 तक की भिन्न को 0.5 यूनिट और 0.5 और इससे ऊपर की भिन्न को एक यूनिट माना जाएगा, जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।

कार्गो हैंडलिंग प्रभार

भार सूची में दिए गए कार्गो पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा सीधे कार्गो हैंडलिंग प्रभार देयों का भुगतान किया जाएगा:-

(दर ₹ में)

क्र. सं.	वस्तु	यूनिट	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(क)	अन्य ड्राई कार्गो	मीटरी टन	63.30	38.00
(ख)	स्टील और बैग्ड कार्गो	मीटरी टन	78.30	47.00
(ग)	टिम्बर लाग	मीटरी टन	78.30	47.00

नोट:-

उपर्युक्त निर्धारित हैंडलिंग प्रभार बार्ज से कार्गो की केवल अनलोडिंग और आयात कार्गो के संबंध में ट्रकों पर लोडिंग करने तथा निर्यात कार्गो के लिए भी इसी प्रकार की कार्रवाई करने के लिए के लिए है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 25th May, 2015

No. TAMP/55/2013-KPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBL) for setting provisional tariff for its barge jetty at Kandla Port Trust (KPT), as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/55/2013-KPT

The IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited - - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of May 2015)

This case relates to a proposal received from IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBL) for setting tariff for barge jetty at Kandla Port Trust (KPT).

2.1. The IKBL had earlier filed a proposal vide its letter dated 8 November 2013 for fixation of the tariff under the tariff guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff.

2.2. Subsequently, the IKBL had filed the proposal vide its letter 26 April 2014 under tariff guidelines of 2005. Since the proposal was not filed in the prescribed formats, the IKBL was advised vide our letter dated 2 May 2014 to file

the cost statements in the prescribed formats. The IKBL has, thus, vide its letter dated 12 June 2014 filed its proposal in the prescribed format.

2.3. Since the proposal of IKBL did not include the conditionalities governing the proposed Scale of Rates (SOR), the IKBL was requested to furnish the proposed SOR while acknowledging the proposal, vide our letter dated 2 July 2014. The IKBL vide its e-mail dated 9 July 2014 has furnished the proposed SOR along with conditionalities.

3. The IKBL has entered into a Concession Agreement (CA) on 17 February 2011 with KPT for unloading fertilisers and fertiliser raw materials for captive use for a period of 30 years. Some of the main provisions of the CA which are relevant for this case are given below:

- (i) Article 8.1 of the CA, states that in case jetty is idle, “other cargo” can be handled for other users as directed by the Concessioneing Authority (KPT) in order to optimise the use of the jetty.
- (ii) Article 1.1 of the CA has defined “Other cargo” as the dry cargo of other users excluding the containerized cargo.
- (iii) Article 8.1 of the CA deals with the levy and recovery of tariff.

4. A copy of the IKBL proposal alongwith SOR was circulated to KPT and all concerned users/user organizations, as per the list furnished by the IKBL for comments. None of the users / user organizations except KPT have furnished comments, despite reminders. The comments of KPT vide its letter dated 26 August 2014 was forwarded to IKBL as feedback information. The IKBL vide its letter dated 16 April 2015 has furnished its reply on the comments of KPT.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, additional information / clarifications were sought from both, IKBL and KPT vide our letters dated 13 April 2015

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 16 April 2015 at the premises of KPT. At the joint hearing, the IKBL only has made their submissions.

6.2. As decided at the joint hearing, both the KPT and IKBL were requested vide our letters dated 22 April 2015 to furnish their response to the queries raised by us vide our letters of even number dated 13 April 2015. The IKBL and the KPT have furnished their response vide their letters dated 22 April 2015 and 5 May 2015 respectively. The IKBL while replying to our queries, has also filed a revised proposal alongwith scale of the rates under a cover of its letter dated 22 April 2015.

7. The tariff proposed by IKBL in its revised proposal is as given below:

Particulars	Old Proposal	New Proposal dated 22.4.15
Dry Bulk	100.03	63.30
Bagged Cargo	122.50	78.30
Timber Cargo	122.50	78.30

8.1. A copy of the revised proposal was forwarded to KPT and all the concerned users/user organisations vide our letter dated 30 April 2015 to furnish their comments by 06 May 2015. None of the users/user organizations and KPT have forwarded any comments on the revised proposal.

8.2. In the revised proposal, the IKBL has also requested this Authority to approve the proposed tariff for handling of Third Party Cargo on provisional basis till the final rates are fixed by this Authority. Keeping in view that the current exercise is for approving provisional tariff sought by IKBL based on its revised proposal dated 22 April 2015, the submissions of IKBL in its earlier proposals of 26 April 2014, 12 June 2014 and 09 July 2014 are not brought out here.

9. Since the exercise here is limited to approving tariff for barge jetty for handling third party cargo on provisional basis, as proposed by IKBL, the queries raised by us and the reply thereon by IKBL and KPT are not dealt with at this juncture.

10.1. However, it is relevant to bring out two vital queries raised by us and reply furnished by both, IKBL and KPT relating to:

- (a) The cargo profile of third party cargo for which tariff is proposed.
- (b) IKBL to exclude revenue share payment from tariff computation and the proposed tariff.

10.2. As regards to the point 10.1.(a) above, it is relevant to state that the IKBL has sought approval for tariff for handling Dry bulk cargo, bagged cargo and the timber log. Article no 8.1 of the Concession Agreement (CA) entered between IKBL and KPT, allows IKBL to handle other cargo as directed by KPT. The term “Other Cargo” defined under Article 1.1. of the CA states that other cargo means “dry cargo excluding the containerized cargo”. The IKBL and KPT

both were requested to clarify whether the proposal of IKBL to handle bagged cargo and timber log and seeking tariff for the same is in line with the provision of the C.A and also to give reference of the relevant clause of the C.A. which allows IKBL to handle this two cargo categories (bagged cargo and timber log).

10.3. In context to this, the IKBL vide its letter dated 22 April 2015 has clarified that the Captive Cargo is falling under Dry Bulk Category and the third party cargo can be “dry cargo excluding containerized cargo” as defined. Dry cargo doesn’t mean dry bulk cargo only. By dry cargo, the Concession Agreement only refers to non-liquid and non-containerized cargo.

10.4. The KPT vide its email dated 5 May 2015 has clarified that as per the CA, the “Other cargo” means the dry cargo of other users excluding the containerized cargo. Therefore, the dry cargo other than containerized cargo also includes the bagged and timber logs. Hence, with respect to the consideration of cargo categories, the proposal is in line with Concession Agreement.

10.5. (a) As regards to the revenue share, the IKBL has agreed to our advice rendered and has confirmed that it has excluded 25% revenue charges payable by it to KPT from the estimate of expenses and also for computation of the revised proposed tariff.

(b) For arriving at the proposed rate also, the IKBL has rightly not added revenue share at 25% of cargo handling charges payable by it to KPT in view of our queries raised. Further, the note proposed by it earlier that the user will, in addition to the wharfage rate prescribed for IKBL, pay wharfage rates prescribed in the SOR of KPT is deleted in view of the queries raised by this Authority.

11.1. Thus, based on the clarification furnished by IKBL and KPT, the cargo categories for which tariff is proposed is seen to be in line with the C.A. The clarification furnished by IKBL is relied upon. Revenue share payable to KPT is also excluded from the computation of the proposed tariff in view of the advice rendered by this Authority in compliance with clause 2.8.1. of 2005 tariff guidelines.

11.2. As stated earlier, IKBL has sought approval for the proposed tariff filed in its revised proposal dated 22 April 2015 on provisional basis for handling of the third party cargo at barge jetty. The IKBL had made the same request at the Joint hearing also.

12.1. As per clause 2.12 of the Tariff Guidelines of 2005, when a new facility is commissioned or existing facilities are privatized by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where after revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations.

12.2. The IKBL has not proposed to adopt the existing tariff of KPT or of any other nearby port. It is relevant here to mention that the Scale of rates for the KPT was fixed taking into consideration the cost position reflected by the port which also involved cross subsidization between various services/ activities and cost of social obligation of the Port Trusts which may not be relevant to the IKBL.

12.3. Since the proposal of IKBL seeks approval of proposed tariff on provisional basis and also recognizing that IKBL at joint hearing has agreed to refund any excess collection if the adhoc rates approved by this Authority is higher than the final rates approved, this Authority is inclined to approve the rates proposed by IKBL for the present on provisional basis without going in to indepth of the cost position and additional information/clarification furnished by IKBL.

12.4. Accordingly, the Scale of Rates as proposed by IKBL is approved by this Authority on provisional basis subject to the condition that if the final rates approved by this Authority are lower than the provisional rates, the IKBL will refund the excess collection to the concerned users, as agreed by it.

12.5. The draft SOR proposed by IKBL is, however, modified with respect to following items:

- (i) The IKBL has proposed rate for other dry bulk cargo as ₹ 63.30 per tonne, bagged cargo ₹ 78.30 per tonne and timber log ₹ 78.30 per tonne. The IKBL has proposed a separate note stating that 60% of the rate applicable for the foreign cargo will be levied on cargo eligible for coastal concession. Since the IKBL has not incorporated separate rate for coastal cargo in the SOR, the rates for coastal cargo at 60% of the rates prescribed for foreign cargo is prescribed in the SOR following the coastal concession policy of the Government of India.
- (ii) Penal rate of interest proposed by IKBL at note no.1 under Schedule 1.2 – General terms and conditions has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.60% plus 2% i.e. 16.60%.

- (iii) The definition of coastal cargo is slightly modified by adding the words “Directorate General of Shipping/Competent Authority) in line with the Order No.TAMP/52/2014-Genl passed by this Authority.
- (iv) A last note in Schedule 1.2 – General terms and conditions of the proposed SOR states that “Further the royalty payable to KPT shall be calculated on ceiling rates as approved by the TAMP as revised from time to time”. Since, the payment of royalty flows from the Concession agreement entered between KPT and IKBL and is not relevant for fixation of tariff of IKBL which is governed by tariff guidelines of 2005, the proposed note is deleted from the SOR.
- (v) The IKBL has proposed a general note under schedule 4 relating to the annual indexation in the tariff prescribed in its SOR. The annual indexation in the tariff is relevant for tariff fixation under 2008 and 2013 guidelines. Since the IKBL is governed by the tariff guidelines of 2005, annual indexation in the tariff does not arise. Hence, the proposed general note 4 is deleted from the SOR.
- (vi) The draft Scale of Rates proposed by the IKBL contains a provision governing the levy of Berth hire and other vessel related charges. The KPT has suggested vide its letter dated 15 May 2015 modification to the provision proposed by the IKBL. The comments of IKBL on the modification suggested by KPT are being sought. Therefore, it may not be appropriate to approve the proposed provision without taking into account the views of IKBL on the modification suggested by KPT. Hence, the proposed provision is not approved.

12.6. Generally, the Scale of Rates notified by this Authority comes into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Since no rates are available for IKBL to handle third party cargo at the barge jetty, the rates approved by this Authority on provisional basis is made effective immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates for handling third party cargo at the barge jetty of IKBL at KPT attached as **Annex - I** on provisional basis as an interim tariff arrangement.

13.2. The rates approved will come into effect immediately from the date of the notification of the Order in the Gazette of India.

13.3. The Scale of Rates approved by this Authority is an interim arrangement till the final rates are approved by this Authority. The IKBL shall refund the excess collection if the final rates to be approved by this Authority are lower than the interim tariff approved.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/143/2015(89)]

Annex-I

IFFCO KISAN BAZAR & LOGISTICS LIMITED

SCALE OF RATES

1. Definitions

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.
- (ii) **"Foreign Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) **"Free period"** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (iv) **"Port"** shall mean Kandla Port Trust.

- (v) **"Per day"** means per calendar day unless otherwise stated.
- (vi) **"TAMP"** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Ports Act, 1963.
- (vii) **"Tonne"** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. General Terms and Conditions

- (i) Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 16.60%. Likewise, the IKBL shall pay penal interest @ 16.60% per annum on delayed refunds.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii)
 - (a) The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
 - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (c) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (d) The charges for coastal cargo/vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".
- (iii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iv) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (v)
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The terminal operator may also, if he so desires rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c) The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vi) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.

- (vii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

3. Cargo handling charges:

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer/exporter of the cargo at the rates specified below:

(Rates in ₹)				
Sr. No.	Commodity	Unit	Foreign Cargo	Coastal Cargo
(a)	Other dry bulk	MT	63.30	38.00
(b)	Steel and Bagged cargo	MT	78.30	47.00
(c)	Timber Logs	MT	78.30	47.00

Note:

The handling charges prescribed above are only unloading of the cargo from the Barge and loading on to trucks in respect of import cargo and vice-a-versa for export cargo.
